

Sibirien - aktuelle wirtschafts- und
verkehrsgeographische Probleme sowie
ihre möglichen Auswirkungen auf die
Bundesrepublik Deutschland
(Zusammenfassung)

Oberbeck, Gerhard

Veröffentlicht in:
Jahrbuch 1987 der Braunschweigischen
Wissenschaftlichen Gesellschaft, S.119-120



Verlag Erich Goltze KG, Göttingen

14.2.1987 in Braunschweig

Sibirien – aktuelle wirtschafts- und verkehrsgeographische Probleme sowie ihre möglichen Auswirkungen auf die Bundesrepublik Deutschland

(Zusammenfassung)

Von **Gerhard Oberbeck**

Das Gebiet der Sowjetunion jenseits des Urals ohne Kasachstan und Mittelasien, also Sibirien und Sowjet-Fernost, nimmt eine Fläche von 12,8 Mio. qkm ein. Dieses Areal ist größer als dasjenige des gesamten Europas und entspricht mehr als der Hälfte des sowjetischen Territoriums. Hier leben etwa 25 Mio. Menschen, d.h. nur ein gutes Zehntel der sowjetischen Bevölkerung. Die für die Bewohner nutzbaren Räume sind jedoch recht ungleich verteilt und beschränken sich – abgesehen von einzelnen Siedlungszellen im Norden und Osten der Region – auf eine schmale klimatisch günstige Zone im Südwesten und Süden des Landes. Dem natürlichen Reichtum an Bodenschätzen, an Wasserkraft zur Energieerzeugung sowie an nutzbaren Holzreserven stehen der Menschenmangel und die Härte der Lebensbedingungen gegenüber.

Die historischen Leitlinien der Erschließung des Landes durch die Russen erfolgten von jeher, d.h. nach der Niederringung der Tataren (1582), in ost-westlicher Richtung.

Ziel der zaristischen Herrscher war vor allem eine Intensivierung des Pelzhandels. 1586 wurde die Stadt Tjumen gegründet. Am Irtytsch und Ob entwickelten sich verschiedene Siedlungen, 1620 gelangten die ersten Russen an die Lena. Die ostsibirischen Festungen Bratsk und Angarailim entstanden zwischen 1630 und 1640. In dieser Zeit setzte auch die Kolonisation durch Bauern und Verbannte ein. Bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts behielt Sibirien den Charakter einer überwiegend agrar- und forstwirtschaftlich genutzten Region. Ein Strukturwandel erfolgte erst mit der sowjetischen Wirtschaftsplanung seit 1917. Durch die Industrialisierung des Landes wurden hunderttausende von Menschen dort – zwangsweise oder freiwillig – eingesetzt, wobei die Grundlage dieser Entwicklung die Verkehrserschließung war und ist.

Der Bau der Transsibirischen Eisenbahn wurde 1892 im Westen und im Osten (bei Wladiwostock) gleichzeitig begonnen. 1916 konnte die 7300 km lange Strecke in Betrieb genommen werden. Sie führt durch die klimatischen Gunstgebiete Sibiriens und verbindet die europäischen Landesteile mit den pazifischen der Sowjetunion. Sie befindet sich – nach einer gründlichen Erneuerung – in einem hervorragenden Zustand. Die gesamte Strecke ist bis in den Fernen Osten elektrifiziert; der größte Teil weist nahtlos geschweißte Schienen auf, die auf Betonschwellen ruhen und dadurch ein relativ ruhiges Fahren gewährleisten. Ein Teil der neuen elektrischen Lokomotiven wurde in der Tschechoslowakei gefertigt, während zahlreiche der vierachsigen Personenwagen in der DDR produziert worden sind. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der 13 bis 16 Wagen umfassenden Züge beläuft sich auf 50–60 km/h. Ein stärkerer Zugverkehr ist

bisher nur in dem Nahbereich der Ballungszentren zu beobachten, so daß in der Zukunft mit einer zusätzlichen Auslastung – z. B. durch vermehrten Transport von Industriegütern von Japan nach Westeuropa – zu rechnen sein wird. Unter diesem Aspekt, der auch Auswirkungen auf den Schiffsverkehr von den Häfen der Bundesrepublik Deutschland mit dem ostasiatischen Wirtschaftsraum zeitigen wird, ist der Eisenbahnfährdienst von Klaipeda (Memel) nach Mukran auf der Insel Rügen zu sehen. Er wurde am 2. Oktober 1986 eröffnet. Bis 1989/90 sollen sechs Fährschiffe, die alle in Wismar (Mathias-Thesen-Werft) gebaut werden, den Dienst versehen. Die 22.404 BRT großen Schiffe laufen 16 Knoten und vermögen die 506 km lange Strecke in 20 Stunden zurückzulegen. Die Hafenliegezeit beträgt nur 4 Stunden, was letztlich einen lückenlosen Fährdienst gewährleistet. Insgesamt sind die wirtschaftlichen und planerischen Folgen noch nicht abzusehen.

Lit.: Mare Balticum, 1987, Ostseegesellschaft, S. 44–45; Hamburg 1987.